

INSURKCJA

KWIECIEŃ 1943 R. ZESZYT 4 (25)

Jesteśmy silni — nie orężem
Lecz wolą twardą, nieugiętą,
I świadomością, że walczymy
Za sprawę świętą.

(„Werble Wolności", zeszyt 2. 1943 r.).

UŻYCIE LEKKIEGO LOTNICTWA BOMBOWEGO NA POLU WALKI

(Streszczenie wykładu wygłoszonego na Kursie Doskonalącym Oficerów Sztabowych w Londynie w 1942 r.)

Przystępując do omówienia zagadnienia użycia lekkiego lotnictwa bombowego na polu walki, należy od razu na samym wstępie podkreślić że zagadnienie to jest, wbrew istniejącym pozorom dość nowe i nie przeszło jeszcze całkowitej próby ogniowej na froncie europejskim. Tak często spotykana błędna ocena rozległości i zakresu zdobytych już w tej dziedzinie doświadczeń jest spowodowana po prostu aż nazbyt rozpowszechnionym pomieszaniem pojęć, a mianowicie nieodróżnianiem lekkiego lotnictwa bombowego od lotnictwa nurkowego, które w rzeczywistości zdobyło już sobie szeroki rozgłos.

Kilkakrotnie na przykład spotykałem w bardzo poważnych opracowaniach wojskowych taki zwrot: „Do działania X zostaje przydzielona taka i taka ilość dywizjonów nurkowych lub bombowych lekkich". To „lub" powinno zniknąć raz na zawsze.

Przed przystąpieniem więc do właściwego tematu chciałbym to nieporozumienie ostatecznie wyjaśnić i podkreślić z całym naciskiem, że samolot nurkowy i bombowy lekki to nie jest to samo. Każdy z nich ma odmienne właściwości techniczne, a więc odmienne zasady użycia taktycznego i odmienne zadania, odmienne są wreszcie skutki, jakie się osiąga przez wprowadzenie do akcji bojowej każdego z nich.

Szczególnie duże różnice zachodzą w wyposażeniu i przystosowaniu samolotów do wykonywania specyficznych, właściwych dla nich zadań. Tak naprzykład nurkowiec jest wyposażony w hamulce aerodynamiczne, mające na celu ograniczenie szybkości w czasie nurkowania (jazdy), których nie posiada bombowiec lekki, ma on dalej specjalne urządzenia do odpychania bomb na pewną odległość od kadłuba samolotu, bomby umieszczone na zewnątrz pod skrzydłami itd.

Gdybyśmy chcieli wyrzucić bomby z Blenheima (lekki samolot bombowy angielski) powiedzmy w ten sam sposób, co z niemieckiego nurkowego Ju.87, skutki na pewno nie odpowiedziałyby naszym pragnieniom. Przede wszystkim więc pilot miałby poważny kłopot z kierowaniem maszyną nabierającą nadmiernej szybkości (sztywnienie sterów), a zwolnione z zaczepów w odpowiednim momencie bomby znalazłyby się prawdopodobnie, zgodnie zresztą z podstawowymi zasadami fizyki, zwalone razem w przodzie komory bombowej umieszczonej wewnątrz kadłuba samolotu, niż w celu. Przy wyciąganiu samolotu z nurkowania wypadłyby wprawdzie na zewnątrz, ale wówczas nie warto by nawet mówić o dokładności takiego bombardowania.

Podobnie nurkowiec, który zabiera małą tylko ilość bomb, nie mógłby na przykład wykonać zadania obrzucenia pewnej powierzchni o większych wymiarach małymi bombami przeznaczonymi do zwalczania celów żywych.

Z technicznego punktu widzenia wyposażenie płatowca bombowego lekkiego w urządzenia umożliwiające mu bombardowanie z lotu nurkowego jest zawsze możliwe, ale wymaga przeróbek konstrukcyjnych o których nie może być mowy z chwilą kiedy rozpatrujemy działania już, rozgrywające się na polu walki. Można wówczas w ostateczności myśleć o zmianie podwieszonych bomb, ale nigdy o uzupełnieniach na tak szeroką skalę.

Nie mówię tu naturalnie o sytuacjach krytycznych, które mogą zaistnieć w czasie zbrojnej rozgrywki, które usprawiedliwiają rzucenie wszystkich środków znajdujących się pod ręką dla wywalczenia decydującego zwycięstwa lub uniknięcia ostatecznej klęski. Wówczas wszystko jest dobre, ale nie może to być wykładnikiem racjonalnego użycia danego sprzętu i osiągnięcia największej jego wydajności.

Jako ogólną zasadę moglibyśmy przyjąć następujący schematyczny podział zadań na polu bitwy pomiędzy te dwa rodzaje lotnictwa:

Lotnictwo nurkowe: zwalczanie celów o małych wymiarach (bardzo duża celność bombardowania) opancerzonych lub osłoniętych (duża siła przebijania bomby) i wreszcie dobrze widocznych (dokładność celowania).

Lotnictwo bombowe lekkie — cel o większych wymiarach (rozrzut bomb), żywe lub słabo osłonięte (dużo mniejsza siła przebijania), obezwładnienie lub nękanie (większa ilość zabieranych jednorazowo bomb).

Mam wrażenie, że tych kilka uwag wstępnych pozwoli mi uniknąć powtarzania się przy omawianiu właściwego tematu, a jednocześnie przyczyni się do sprostowania mylnych pojęć i uchroni od popełniania błędu, o którym wspomniałem na początku

Jako temat zasadniczy niniejszego artykułu postawiłem sobie omówienie podejścia do zagadnienia użycia lotnictwa lekkiego na polu walki. „Świeżość" tematu narzuca z góry formę dyskusyjną, jestem więc daleki od podawania pewnych uświęconych życiem dogmatów „do wykorzystania", pragnąc jedynie podzielić się wynikami własnych w tym kierunku rozważań, opartych na ujawnionych już doświadczeniach oraz dostępnych mi, jakże skromnych, materiałach. Chcąc podać w jak najkrótszej formie charakterystyczne właściwości taktycznego działania lekkiego lotnictwa bombowego zaangażowanego na polu bitwy, uważam za najstosowniejsze następujące określenie:

możliwość zrzucenia wielkiej ilości materiałów wybuchowych w czasie znacznie krótszym niż mogłaby to uczynić nawet liczna artyleria;

swoboda manewru ogniowego w znacznie większym promieniu i związana z nią giętkość reakcji; łatwiejsze dowodzenie i wykonanie techniczne, krótszy „czas martwy" potrzebny do wprowadzenia w życie decyzji dowódcy przyjmując, że działanie zostało **przewidziane** i że samoloty są gotowe do startu);

zasięg pozwalający na dosięgnięcie prawie wszystkich celów, które mogą wywrzeć bezpośredni wpływ na rozgrywającą się bitwę;

oddziaływanie moralne zarówno na przeciwnika, który zupełnie niespodziewanie znajduje się nagle pod ulewą ognia, jak i na wojska własne, otrzymujące wsparcie w momentach najbardziej dla nich krytycznych.

Reasumując: lotnictwo bombowe lekkie może w całym szeregu sytuacji pola bitwy odegrać rolę środka zastępczego artylerii, gdy ze względów taktycznych lub technicznych artyleria nie może lub nie ma czasu dojść do głosu.

Ażeby lepiej zrozumieć możliwości tego środka walki, poświęcimy chwilę uwagi jego właściwościom technicznym.

Współczesny samolot bombowy lekki to maszyna o dość dużej szybkości przelotowej od 220 mil/godz. (ponad 350 klm/godz.) w górę, posiadająca jednocześnie dużą zwrotność i łatwość manewrowania. Te dwie ostatnie zalety pozwalają na wykonywanie zadań w ciasnych, zwartych szykach, stanowiących wa-

runek skutecznej samoobrony przed atakiem z powietrza. Dość znaczna szybkość lotu umożliwia kombinowanie współpracy z lotnictwem myśliwskim lub nurkowym nie narażając go na nadmierne wysiłki zmierzające do utrzymania się w ramach jednej formacji z samolotami lecącymi dużo wolniej.

Uzbrojenie obronne stosunkowo słabe nie pozwala na prowadzenie indywidualnej walki, a w stosunku do celów naziemnych możliwe do wykorzystania niemal wyłącznie przeciwko żywym, nieosłoniętym, jak kolumny wojsk lub samochodów trans portowych

Ładunek zabieranych bomb waha się w granicach (zależnie od typu samolotu) 1.000—2.000 funtów (około 500—1.000 kg), jednak pojemność komór bombowych pozwala na zabieranie więk szej ilości bomb małego kalibru najlepiej odpowiadających najbardziej charakterystycznym zadaniom tego rodzaju lotnictwa.

Ponadto bez specjalnych trudności mogą być zastosowane na tych samolotach urządzenia do zadymiania odgrywające bardzo poważną, podwójną rolę:

a) osłony sił własnych przed obserwacją, co zmusza przeciwnika do traktowania celu jako pewnej powierzchni, a nie indywidualnych celów i ogranicza w znacznym stop niu możliwość wykorzystania w całej pełni właściwości samolotów nurkowych;

b) oślepienie obserwacji nieprzyjacielskiej.

Zapoznawszy się w ten sposób w najogólniejszych zarysach ze sprzętem i jego przeznaczenie, możemy sformułować tezę jego użycia na polu walki. Głównym zadaniem lekkieigo lotnictwa bombowego w ramach pola bitwy jest wsparcie wojsk naziemnych z tym zastrzeżeniem że jako chwilę wprowadzenia do akcji naszych bombowców będziemy starali się zawsze wybrać takie momenty, kiedy działanie ich wywrze największy skutek i kiedy nie jesteśmy w stanie zastąpić go ogniem artylerii lub innej broni, mniej kosztownej i mogącej walczyć dłużej.

Bo nie zapominajmy ani na chwilę, że lotnictwo to broń nie tylko droga, ale i bardzo trudna do uzupełnienia. Skutki jego działania mogą być potężne, ale potęga ta polega przede wszystkim na ogromnym nasileniu uzyskiwanym w przeciągu stosunkowo bardzo krótkiego czasu. Spełni więc ono swą rolę, gdy na szali bitwy może zaważyć mocne uderzenie pięścią w pewien punkt, ale uderzenie, które nie będzie się mogło wkrótce powtórzyć.

Żeby lepiej zobrazować ten stan rzeczy i uświadomić sobie, że cała skuteczność angażowania lotnictwa bombowego lekkiego polega właśnie tylko na zadawaniu decydujących, oszałamiających ciosów i że „rozwodnienie“ jego akcji może sprowadzić wy-

niki do zera, sięgnę do porównania z bronią bardziej ogólnie znaną, z artylerią.

Według zasad francuskich, do przełamania pozycji **doraźnie** umocnionej, a więc takiej, przy której organizacji przeciwnik dysponował ograniczonym czasem paru zaledwie dni, przyjmowano jako podstawę obliczeń:

1 działo na 10 metrów bieżących frontu,
1 tona amunicji na 1 metr bieżący frontu.

Przeliczając według tej modły siłę zgrupowania bombowego, które mogłyby znaleść się na szczeblu np. nacierającej armii, otrzymalibyśmy cyfry znikome nie przekraczające rzędu paruset metrów frontu, czyli odpowiadające mniej więcej możliwościom jednej baterii, a najwyżej dywizjonu artylerii.

Sądzę, że nie popełnię wielkiego błędu oceniając możliwości dywizjonu bombowego lekkiego w porównaniu do dywizjonu artylerii jak 1 : 10. Jeżeli zatrzymuję się dłużej nad tym właśnie fragmentem zagadnienia, to robię to w celu jak najwyraźniejszego podkreślenia, że siła uderzenia lotnictwa spoczywa nie w samej ilości wyrzuconych kilogramów materiałów wybuchowych, a w ich skoncentrowaniu w przeciągu krótkiego czasu, na ograniczonej przestrzeni, co podnosi niewspółmiernie osiągnięty efekt i pozwala na zastosowanie określenia ognia niszczącego lub obezwładniającego w przeciwieństwie do nękania.

Ustaliwszy tę najodpowiedniejszą formę działania przyjrzyjmy się z kolei jakie cele będą najbardziej wrażliwe na tego rodzaju akcję, a więc gdzie należy przede wszystkim szukać najodpowiedniejszego miejsca na nasze „uderzenie pięści".

Opierając się na ogólnie znanych danych taktyki lotnictwa bombowego możemy następująco ustalić kolejność stopnia wrażliwości poszczególnych celów:

1. Cele żywe, nieosłonięte, skupione, a więc kolumny w cieśninach, piechota na podstawach wyjściowych, artyleria na nieosłoniętych stanowiskach id.

2. Broń pancerna, ale tylko wówczas , gdy sytuacja taktyczna lub terenowa zmuszają do skupienia na niewielkiej przestrzeni. Bombardowanie kolumn w marszu daje bardzo nikłe wyniki ze względu chociażby na „rozwodnienie" celu. Trzeba pamiętać, że np. kolumna samochodów czy czołgów długości 10 klm. to nie jest zwarty, wrażliwy na działanie odłamków lub siły podmuchu wąż pojazdów, lecz pojedyńcze samochody idące w odstępach około 200 m. jeden od drugiego. Umieściwszy więc nawet wszystkie bomby w jezdni nie mamy najmniejszej pewności, żeśmy trafili przynajmniej jeden wóz.

3. Niszczenie składów i urządzeń tyłowych. Ze względu na większe wymiary i nieruchomość celu uzyskane wyniki mogą

być poważne, Trzeba jednak pamiętać o tym, że skutki takich działań dadzą się odczuć dopiero w czasie późniejszym, powiedzmy w ciągu następnego dnia. Decydującym czynnikiem jest więc czas i pewność, że prowadzona bitwa przeciągnie się i że zdążymy jeszcze zebrać owoce naszego działania. Jeżeli tej pewności nie posiadamy, lepiej rozejrzeć się za innym celem.

4. Niszczenie przepraw i urządzeń drogowych — cel bardzo dla lotnictwa lekkiego niekorzystny. Wymiary obiektów jakimi są naprzykład mosty, są małe i wymagające ogromnie precyzyjnego bombardowania. Z tego więc względu nadają się raczej dla lotnictwa nurkowego. Bombowce lekkie mogłyby wprawdzie to zadanie również wykonać z wystarczająca dużym prawdopodobieństwem trafienia, ale pod warunkiem bardzo znacznego obniżenia lotu. Możemy więc w pewnym stopniu przyjąć za zasadę, że niszczenie takich celów może być nakazane wówczas, gdy nie są one silniej bronione, a więc gdy nie są jeszcze **obsadzone** przez wojska lub gdy ich zniszczenie, jest kwestią życia i śmierci.

Podobnie przedstawia się sprawa ze zniszczeniem komunikacji. Na polu bitwy możemy mówić tylko o komunikacji drogowej, a sieć dróg jest o tyle celem niekorzystnym, że przeszkody mogą być szybko naprawione, albo też można je stosunkowo łatwo obejść. Wyznaczenie więc takich celów wymaga bardzo dokładnego studium terenu, co jest zawsze nietylko możliwe, ale i konieczne jak również sprzyjającej sytuacji o co już jest znacznie trudniej. W każdym razie w warunkach przeciętnych postawiłbym je raczej w ostatniej kolejności.

Jakież wnioski moglibyśmy wyciągnąć z omówionego materiału:

a) Lotnictwo bombowe lekkie jest w odpowiednich warunkach bronią skuteczną, ale o krótkotrwałym działaniu. Stąd wypływa obowiązek bardzo sumiennego zanalizowania sytuacji i oceny ważności zadań.

b) Lotnictwo bombowe lekkie powinno być użyte na polu walki tylko w momentach decydujących i w sprzyjających okolicznościach. Używać go należy zasadniczo tam, gdzie nie siąga artyleria lub gdzie wydajność ognia jest niewystarczająca, a warunki bezpieczeństwa na to pozwalają.

c) Używać go nie dlatego, że jest „przydzielone", lecz wtedy gdy istnieje tego konieczność i możliwość.

(dok. nast).

Ppłk. dypl. pilot B. K.

OPANCERZONE ODDZIAŁY ROZPOZNAWCZE

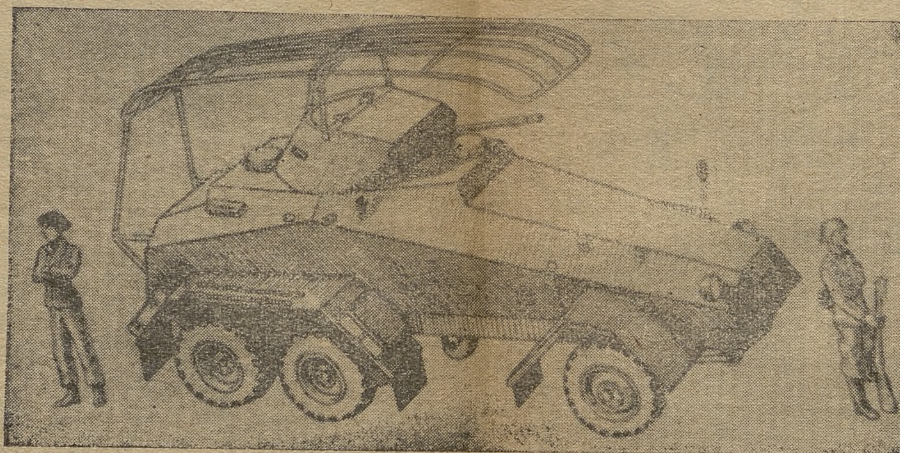
Rozpoznanie daje dctwu podstawy decyzyj. Wykonane jest przez rozmaite organy. Rozpoznanie winno się nawzajem uzupełniać. Rozróżniamy stosownie do celu rozpoznanie operacyjne (dalekie), rozpoznanie taktyczne (bliskie), rozpoznanie bojowe (bezpośrednie). Rozpoznanie operacyjne (dla wyższych d-tw) zobowiązuje w pierwszym rzędzie lotnictwo, to jednak nie może ściśle ustalić czy dany teren obsadzony jest przez npla czy nie. Lotnictwo nie może stale dozorować ani utrzymywać ciągłej łączności z nplem. Dlatego rozpoznanie powietrzne, musi być uzupełnione przez odpowiednie rozpoznanie naziemne. Dla rozpoznania są szczególnie wymagane szybkie, zwrotne i łatwe do prowadzenia jednostki o dużym promieniu działania, wyposażone w drobne środki łączności. Muszą one dużo widzieć i meldować, nie będąc same zauważone. Mogą one swoje zadanie tym lepiej rozwiązać, im są mniejsze i dadzą się lepiej zamaskować. Siła ich bojowa musi być tak ustalona, żeby mogły się przebić przez równowartościowego npla; jeżeli ich zadanie wymaga większej siły bojowej, to musi ona być od przypadku do przypadku przedzielana

Przedstawicielami nowoczesnego naziemnego rozpoznania są cieżkie samochody pancerne-zwiadowcze. Prawie wszystkie armie zastosowały do tych zadań mechaniczne pojazdy kołowe, posługujące się przeważnie szosami; przez wbudowanie trzech lub więcej osi z napędem, pojazdy te zostają przystosowane również do jazdy terenowej. Postęp techniczny w przystosowaniu samochodów pancernych do jazdy terenowej znacznie wzrósł i rokuje dalsze osiągnięcia konstrukcyjne. Szybkość sam. panc. waha się od 70—100 km/godz. Promień działania sięga 200—300 km. Uzbrojenie składa się z km, a niejednokrotnie także z broni przebijającej pancerz o kalibrze 2 do 3,7 cm. Opancerzenie sam. panc. ze względu na wymaganą szybkość jest do pewnego stopnia ograniczone; powinno jednak dawać ochronę conajmniej przed małokalibrowymi pociskami piechoty.

Kilka samochodów panc. tworzy oddział pancerny zwiadowczy. Skład oddziałów rozpoznawczych może być różny zależnie od każdorazowego zadania, tak pod względem liczby jak i rodzaju pojazdów. Stosownie do okoliczności muszą być dodani pionierzy, zmotoryzowani strzelcy i ciężkie bronie. Pancerne oddziały zwiadowcze posiadają zdolność utrzymywania ciągłej — także i w nocy — styczności z nplem i meldowania swych spostrzeżeń przy pomocy radia.

Dyony wzgl. baony rozpoznawcze rozporządzają dwoma do trzech pancernymi kompaniami zwiadowczymi, które składają się z pewnej liczby ciężkich i lekkich pancernych samochodów

zwiadowczych. Z reguły będą one najpierw rozpoznawały główne szosy (drogi), a później, na podstawie uzyskanych przytym wyników, sieć rozpoznania coraz bardziej rozszerzały (zagęszczały). Przy coraz większym zagęszczeniu się rozpoznania w bliskiej styczności npla będą użyte samochody pancerne i strzelcy zmotoryzowani na motocyklach. Wyniki rozpoznania mają tylko wtedy wartość dla d-twa, jeżeli są we właściwym czasie doręczone. Dlatego jednostki rozpoznawcze należy obficie i troskliwie wyposażyć w środki łączności. Do tego celu najlepiej się nadają w pierwszej linii radio-telegrafiści i radio-telefoniści. Ilość i zasięg środków łączności musi odpowiadać taktycznemu użyciu dyonów rozpoznawczych. Ze względu na możliwość podsłuchania radia zaleca się wstrzymanie posługiwania się radiem aż do bezpośredniej styczności z nplem. Do tego czasu należy się posługiwać telefonem, pojazdami mechanicznymi i lotnictwem.



Dyony rozpoznawcze, w większej części wyposażone w pancerne pojazdy, wystawiają składnice meldunkowe dla pancernych oddziałów zwiadowczych. Starają się one o ich, w porze właściwej, zmianę i muszą być tak bogato w zapasowe pancerne samochody wyposażone, żeby oddziały zwiadowcze mogły przeprowadzić swoje kilka dni trwające rozpoznanie, lub byłyby w stanie niespodziewanie o własnych siłach wykonać rozpozn. w innym kierunku. Dla przeprowadzenia ograniczonych zadań bojowych i jako ochrona składnic meldunkowych rozpoznania naziemnego jest w pewnym zakresie wymagany przydział strzelców umieszczonych na motocyklach lub lekkich samochodach ciężarowych, lekkich dział i miotaczy min, pionierów i oddziałów broni ppancernej. Przy niespodziewanym zderzeniu się z nplem patrole i podjazdy pancerne działają zaczepnie, do czego najlepiej się nadają samochody pancerne i ich uzbrojenie. W zasadzie nie będą one w czasie rozpoznania szukać walki, aby nie pozwolić się odwieść od swego rozpoznawczego zlecenia, nie powinno się jednak tej walki bać, jeżeli ich do innych zadań bojowych jak n.p. do

pościgu, do przykrycia odwrotu lub do osłony i ubezpieczenia boków i tyłów własnych wojsk.

Opancerzone jednostki rozpoznawcze dokonują operacyjnego i taktycznego rozpoznania. Rozpoznanie operacyjne wykonują w ramach armji i większych grup wojskowych, rozpoznanie taktyczne — dla związków pancernych i innych szybkich wojsk (np. dla dyw. piech. przewożonych na samochodach ciężarowych). Ich organa posiadają zdolność utrzymywania ciągłej styczności z nplem. Operacyjne rozpoznanie naziemne uzupełnia rozpoznanie powietrzne i musi je w nadarzających się okolicznościach zastąpić, zwłaszcza w nocy i podczas mgły, w porze złej pogody, w obszarach leśnych i górskich. Potrzebuje ono, zwłaszcza dla związków pancernych, ze swej strony uzupełnienia przez istotnie szybkie i o szerszym zasięgu rozpoznanie powietrzne. Organ dowodzenia i rozpoznania obydwu rodzaji broni muszą być dla tej współpracy troskliwie szkolone.

Takyczne rozpoznanie dla dywizyj piechoty i korpusów odbywa się w ścisłych obustronnie opartych ramach ograniczonych na głębokość; dziś jeszcze wielokrotnie wykonywane przez konne organa rozpoznawcze. Połączenie koni i motorów w jednostkach rozpoznawczych wydaje się bezcelowym.

Wzrastający zasięg i szybkość poruszeń nowoczesnych wojsk wymagać będzie odpowiedniego przyspieszenia organów rozpoznawczych także i dla dyw. piechoty.

Pancerne jednostki rozpoznawcze mogą pierwsze w poważnych wypadkach dosięgnąć npla. W czasie rozpoczęcia pierwszych kroków wojennych mają one nie tylko pierwsze widoki powodzenia, lecz może także największe i najbardziej niespodziewane; albowiem nikt nie może przepowiedzieć, jak sięi rozwinie akcja po pierwszym zderzeniu. Przeto ważnym jest, żeby pojedyńcze części jednostek rozpoznawczych były dobrze ze sobą zgrane, żeby d-cy i oddziały znały się, żeby pancerne samochody zwiadowcze ze swoimi środkami łączności i broni uzupełniającymi całko-

wicie nawzajem sobie wierzyły Dlatego jednostki rozpoznawcze już w czasiei pokoju tak powinny być ugrupowane jak się je użyje w wypadku zagrożenia.

OBRONA LOTNISK

(Dokończenie)

Należy rozpatrzeć jakie walory przedstawia sobą lotnisko z punktu widzenia obrony. Załóżmy, że dla celów obrony zorganizowano każde lotnisko, wyekwipowano je i obsadzono odpowiednimi oddziałami. W tym założeniu obrona jego stanowi siłę, której nie jest w stanie sprostać atak, rozporządzający jedynie środkami prowizorycznymi i żołnierzami niedostatecznie wyekwipowanymi, lądującymi w dodatku na terenie wrogim. Lotniska są słabo odporne na ataki z ziemi, gdyż nie były one nigdy na to przygotowane. Lecz każde lotnisko jest potężnym punktem obrony powietrznej, która powinna odeprzeć wszelkie tego rodzaju ataki.

Mamy więc do rozwiązania następujące i najważniejsze zagadnienie: w jaki sposób biorąc pod uwagę poprzednie wnioski, można użyć siły powieitrznej do obrony objektów znajdujących się na ziemi?

Należy sobie przede wszystkim zdać sprawę, że przeciwko nieprzyjacielowi wyposażonemu w szybkie środki transportowe i mogące lądować w każdym miejscu terenu okalającego lotnisko, koniecznym jest zastosowanie obrony w głąb Z tego wynika, że w przyszłości dobra obrona lotniska winna się składać z trzech zasadniczych części.

Piewszą stanowią eskadry myśliwskie i bombowe stacjonowane na naszych lotniskach. Prowadzą one normalne operacje mające na celu nedopuszczenie nieprzyjaciela do naszego kraju, walcząc wszędzie ze spotkanymi samolotami, bombardując i ostrzeliwując z karabinów maszynowych wszelkie jego poruszenia. Przy planowaniu obrony w głąb samoloty z powodu swej szybkości i zasięgu, zajmują pozycje swoją na zewnątrznych granicach sieci obronnej. Jeżeli chodzi o myśliwce, granicą ich zasięgu przy spotkaniu atakującego nieprzyjaicela będą znajdować się od kilkudziesięciu do kilkuset klm od bronionych lotnisk. Bombowce zaś będą niszczyć jego bazy na długo przed startem lotnictwa obronnego. Bez względu na to jak wielką może być siła lotnictwa i jak wiele maszyn będzie mogło być przeznaczonych do obrony lokalnej, nie możemy o tym zapominać, że każdy samolot trzymany na lotnisku w celu obrony bezpośrednio przylegającego terenu, jest zmarnowany ze strategicznego punktu wdzenia. Wyjątek może stanowić kilka eskadr pozostawionych w celu pełnienia ustawicznej straży nad lotniskiem, ale to powinno być wszystko. O najszerzej pojętej sieci obronnej można więc krótko powie-

dzieć: Szlaki, po których lecą samoloty nieprzyjacielskie powinny być ciągle atakowane, a maszyny wroga wiązane walką.

Wewnętrzna sieć obronna będzie się oczywiście składała z oddziałów obrony lotnisk uformowanych niedawno. Siły te nie będą może zbyt wielkie, gdyż nie jest praktyczną rzeczą trzymanie na każdym z setek lotnisk wielkiej „armii". Muszą one być za to wyposażone całkowicie w sprzęt o wielkim znaczeniu — w tanki, artylerię i wszelkiego rodzaju broń mechaniczną. Zadaniem takich oddziałów jest zarówno obrona terenu lotniska i najbliższych jego okolic przed natarciem jakichkolwiek oddziałów nieprzyjacielskich, którym udałoby się przedrzeć przez zewnętrzne linie obronne, jak również zwalczanie spadochroniarzy czy też oddziałów piechoty powietrznej, próbujących lądować na samym lotnisku. Zasadniczo żadne oddziały neprzyjacielskie nie powinny dotrzeć do lotniska, pozwolić na to, znaczy dopuścić nieprzyjaciela do miejsca gdzie ma największą przewagę, gdyż samo lotnisko stanowi dla niego względnie łatwą zdobycz. Obrona przed bezpośrednim atakiem lądowym powinna być uważana za końcowy etap całego ciągu operacyj mających na celu obronę lotnisk. Nieprzyjaciel musi napotkać na drodze tyle przeszkód i pozycyj obronnych, że wskutek wyczerpania nie powinien on przedstawiać sobą trudnej do odpierania siły. Pewną część normalnego personelu lotniska, albo stacjonującego tam oddziału obrony, zapoznana dobrze z typami samolotów powinna stanowić obsady artylerii przeciwlotniczej. Bombardowanie z lotu nurkowego będzie bowiem czynnikiem stale występującym przy atakowaniu lotniska, a jest zupełnie prawdopodobne, że pewna ilość bombowców nurkujących może się zawsze przedrzeć niespostrzeżona przez patrole myśliwców, przeniknąć przez lokalną obronę myśliwców i dotrzeć nad samo lotnisko. W tym wypadku skoncentrowany ogień artylerii przeciwlotniczej, obsługiwanej przez artylerzystów znających dobrze sylwetki i możliwości samolotów nieprzyjacielskich, może stanowić dla nich specjalne niebezpieczeństwo.

Niedawno omawiano nowo wynalezione, przenośne gniazda artylerii przeciwlotniczej, które, przewożone na ciężarówkach i ustawiane w wybranych miejscach, mogą być gotowe do akcji w przeciągu kilku minut. Takie pozycje należałoby poustawiać dookoła lotniska i między jego zabudowaniami tak, aby każdy bombowiec nieprzyjacielski nadlatujący nad lotnisko spotkał się z tak silną zaporą ognia artylerii przeciwlotniczej, że celne bombardowanie stawałoby się dla niego niemożliwe. Z tym samym spotkałyby się nadciągające szybowce, oddziały spadochroniarzy i transportowce z piechotą powietrzną, zamierzające lądować na samym lotnisku, czy też w jego bezpośrednim sąsiedztwie. Mała garstka, która zdołałaby mimo wszystko wylądować nie byłaby w stanie oprzeć się sile broniącego lotniska garnizonu. Do tej po-

ry zasada obrony w głąb przy pełnej współpracy sił powietrznych i lądowych wykazała w praktyce całkowite powodzenie. Trzeba również nadmienić, że system silnej zapory ognia artylerii przeciwlotniczej w połączeniu z działaniami myśliwców stanowiących osłonę nad samym obiektem i z patrolami myśliwców o dużym zasięgu był stosowany, lub przynajmniej starano się zastosować w większości operacyj tego typu Jednym brakiem, pozostającym do uzupełnienia jest niestrzeżona przestrzeń między samym lotniskiem a pierścieniem patrolujących myśliwców o dużym zasięgu. Jest to właśnie teren, gdzie lądować będą stransportowce z wojskiem, spadochroniarze i szybowce — te wszystkie elementy nieprzyjacielskich sił, którym uda się przedrzeć przez zewnętrzny pierścień obrony. Będą się one mogły zbierać i formować w oddziały bez specjalnych trudności, gdyż znajdujące się w terenie oddziały obrony lądowej nie bardzo będą mogły przeciwstawić się temu. Czyż jest bowiem możliwe, aby rozproszone oddziałki patrolujące, składające się nawet z najodważniejszych i najlepiej wyćwiczonych ludzi, były w stanie oczyścić obszar 12 lub 15 mil kwadratowych z atakujących żołnierzy lądujących z szybkością jednego człowieka co kilka sekund? A trzeba pamiętać, że tak właśnie wyglądać będzie każdy zdecydowany atak.

Czynnik czasu jest bardzo ważny. W przeciągu paru sekund a w najlepszym razie paru minut, oddział spadochroniarzy czy wojska lądującego przy pomocy szybowców może się uformować w jednostkę bojową. Lacz podczas tej krótkiej chwili stanowią oni bardzo łatwy obiekt do zniszczenia. To jest okoliczność, w której lotnictwo będzie mogło oddać cenne usługi — bądź ułatwiając obrońcom lotniska szybkie i sprawne patrolowanie całego przyległego terenu bądź zwalczając oddziały nieprzyjacielskie w jakimkolwiek miejscu by się one nie pojawiły. Obrona powietrzna działa w tych wypadkach zupełnie samodzielnie.

Jaki typ samolotu jest potrzebny do tych zadań? Odpowiedź brzmi: mały, zwrotny i stosunkowo wolny. Będące obecnie w użyciu typy szybkich myśliwców i bombowców są bezwątpienia doskonałą bronią przy prowadzeniu walk ruchowych, gdzie oddziały nieprzyjaciela stanowią małe, ruchome i częściowo ukryte obiekty Jednak w przypadkach gwałtownych i bezładnych walk, jakie wywiążą się z desantem powietrznym, samolot wymagający dużej przestrzeni dla wykonana swojego zadania, mijający cel w przeciągu kilku sekund, nurkujący z dużą szybkością byłby nieużyteczny Obecnie używanym myśliwcom można z całym zaufaniem powierzyć zwalczanie samolotów transportowych, lecz nie jest rzeczą pewną, że szybki myśliwiec jest najlepszą bronią przeciwko masowym formacjom szybowców. Jego wielka szybkość sprawia, że czas trwania ataku skierowanego przeciw wolno lecącym szybowcom byłby bardzo krótki. Myśliwiec taki minąłby

bardzo szybko całą formację, a na zwrócenie i powtórzenie ataku musiałby stracić pewien przeciąg cennego czasu. Pomijając to należy sądzić, że seria oddana ze Spitfire'a albo Hurricane'a zniszczy tylko jeden szybowiec. Patról myśliwców, który spotka się z formacją składającą się z setek szybowców lecących z szybkością znacznie mniejszą od minimalnej szybkości myśliwców i eskortowanych przez nieprzyjacielskie maszyny, stanie wobec bardzo trudnego zadania. Aby móc zaatakować szybowce, myśliwiec musi lecieć bardzo wolno, a wtedy może się stać łatwym łupem Messerschmittów, z drugiej zaś strony, gdy zaangażują się w walkę z nieprzyjacielskimi myśliwcami, szybowce mogą się łatwo wyślizgnąć i dotrzeć do swych miejsc przeznaczenia.

Z tych wszystkich rozważań wynika, że lokalna obrona lotniska wymaga uzupełnienia, którym będą małe i zwrotne samoloty, przeznaczone do zwalczania szybowców, spadochroniarzy podczas lądowania i ostrzeliwania z karabinów maszynowych oddziałów nieprzyjacielskich zaraz po ich wylądowaniu.

Pierwszym pomysłem narzucającym się nieodparcie jest autogiro. Podczas pokazowej walki jaką autogiro stoczyło z samolotem typu Tiger Moth kilka lat temu, wykazało ono niewątpliwą przewagę i wielkie zalety. Autogiro użyte do zwalczania szybowców będzie niewątpliwie skuteczne i trudne do kontratakowania.

Oddziały znajdujące się już na ziemi będzie można zwalczać przy pomocy podobnej taktyki. Można sobie wyobrazić, że lekkie samoloty uzbrojone w odpowiednio rozmieszczone karabiny maszynwe stanowić będą jakby osłonę okrywającą mosty, drogi a przede wszystkim teren przylegający bezpośrednio do lotniska. Ci napastnicy, którzy zdołają wylądować znajdą się podczas wysiadania z szybowców czy też odpinania spadochronów w niemiłej sytuacji ludzi wystawionych na nieustanny ogień karabinów maszynowych, działek, gradu bomb i małych granatów zrzucanych ze stosunkowo statecznych maszyn znajdujących się około 100 stóp ponad ich głowami i nadlatujących ze wszystkich stron W tym wypadku niespostrzeżone podsunięcie się nieprzyjaciela pod lotnisko będzie zupełnie niemożliwe. Samoloty te zawiadamiać będą również oddziały lądowe o sile i uzbrojeniu napastników, co pozwoli na przeprowadzenie w odpowiednim momencie skutecznej akcji lądowej Nie należy sądzić, że taki powolny typ samolotu jest specjalnie łatwym celem do obstrzału z ziemi, zwłaszcza, gdy napastnicy nie mają czasu na zamontowanie broni cięższej i rozporządzające tylko lekką bronią ręczną. Dzieje się to pomimo okoliczności, że zarówno ostrzeliwanie napastników z karabinów maszynowych jak i obrzucanie ich lekkimi bombami musi odbywać się przy minimalnej szybkości samolotu. Dopiero po wykonaniu tych czynności następuje wyrwanie maszyny na pełnym gazie t.j. z szybkością około 70 do 100 mil/godz.

Ile będzie potrzeba samolotów tego typu i ile ich może latać jednocześnie? Doświadczenie wyniesione z pracy przedwojennej wskazuje, że nawet przy bardzo małym lotnisku dość duża ilość takich maszyn może pracować jednocześnie. Zakładając, że podczas ataku nieprzyjaciel będzie lądował z szybkością jednego żałnierza na 15 sekud i że jedna broniąca maszyna musi zużyć 10 minut na odkrycie zlokalizowanie miejsca lądowania oddziałów, zaatakowanie ich i zostawienie w stanie, w którym nie będą mogli odeprzeć ataku oddziałów lądowych, dochodzimy do wniosku, że 40 maszyn tego typu może z powodzeniem odeprzeć cały atak. W praktyce jednak pożądanym by było, aby używać taką ilość samolotów na jaką tylko może pozwolić wielkość lotniska.

Nasuwa się na koniec sprawa personelu, Z tej części obsługi lotniska, która może być chwilowo zwolniona, powinien być sformowany specjalny i możliwie najlepiej wyszkolony oddział. Kilka godzin lotów z trenowaniem wystarczy, aby uczeń mógł lądować i startować na sportowej maszynie, a jest to zupełnie dosyć. Ci z uczniów, którzy wykażą w tym kierunku specjalne zdolności będą mogli być wysłani na poważniejsze szkolenie.

Nie wszystkie maszyny muszą być koniecznie jednego typu. Do tego celu nadaje się każdy zwrotny i łatwy w pilotowaniu samolot, mogący zabrać pewien ładunek, na który składać się będzie uzbrojenie i radio. Należy wypróbować wszystkie lekkie samoloty łącznie z budowanymi przed wojną specjalnie do szkolenia i przystosować je do nowych zadań. Ścisła współpraca, zwłaszcza z normalnymi, patrolującymi myśliwcami o dużym zasięgu, musi być oczywiściei zachowana. Lecz to zagadnienie nie powinno nasuwać specjalnych trudności zwłaszcza jeżeli każdy samolot będzie miał zapewnioną łączność radiową.

SUKCESY NIEMIECKICH ŁODZI PODWODNYCH W ŚWIETLE CYFR

Pierwsze dwa lata obecnej wojny stanowiły dla niemieckiej propagandy łatwy okres wygrywania odnoszonych zwycięstw militarnych i rzekomych powodzeń dyplomatycznych. Rok trzeci był świadkiem niewątpliwych sukcesów wojennych, trzeciego partnera państw totalnych, Japonii i przeto w braku własnych, niemiecka propaganda wykorzystywała atuty japońskie. Przedłużająca się wojna i brak powodzeń zarówno własnych jak i japońskich, nie mówiąc o bezsile Italii, postawiły propagandę niemiecką przed trudnym zadaniem: musiała ona znaleźć inne, realne lub zmyślone fakty, aby czytelnika niemieckiego, przyzwyczajonego do stałych powodzeń utrzymać w napięciu nerwowego hurrapatriotyzmu Rozpoczęto więc rzucanie w świat zawrotnych cyfr,

świadczących o sukcesach niemieckich łodzi podwodnych, które topią bez litości okręty aliantów na wszystkich morzach świata, grożą wygłodzeniem przerażonym Anglikom, uniemożliwiają wysyłkę sprzętu wojennego do Rosji i niedopuszczają Amerykan do Europy dla stworzenia drugiego frontu Wrzesień 1942 był pod tym względem rekordowym miesiącem, gdyż według zgodnego chóru niemieckiej prasy, cyfra zatopionych okrętów alianckich przekroczyła milion ton; podobnie, według propagandy niemieckiej miesiące następne wykazały cyfry wahające się koło miliona

Lecz oto w listopadzie ru. zjawia się w Afryce Północnej ogromny zespół okrętów transportowych z wojskiem i sprzętem wojennym; w sumie jak wiemy było około 500 transportowców (o pojemności według naszych obliczeń około 2 miliony tRBr) i około 350 okrętów wojennych różnych kategorii. W tym stanie rzeczy sam Goebels zaniemówił. Początkowo propaganda niemiecka pomijała milczeniem zagadnienie przejścia przez Atlantyk tej ogromnej armady, rozdmuchując natomiast rzeczywiste czy urojone nieporozumienie aliantów i Francuzów. Dopiero po ochłonięciu z tego zaskoczenia, do którego z czasem się przyznano, niemiecka propaganda zaczęła zgodnie twierdzić, że wysiłek afrykański osiągnięty został kosztem drakońskich ograniczeń zaopatrzenia w żywność Anglii, a w sprzęt wojenny Rosji.

Wydawaćby się mogło, że wytłumaczenie powyższe jest bliskie prawdy, lecz najbliższe tygodnie zadały kłam tym twierdzeniom, bo oto rozpoczęła się ofenzywa zimowa Sowietów, w której, jak to niemiecka propaganda zgodnie podkreśla, ilość posiadanego sprzętu jest przerażająca, a w niej około 20% to sprzęt amerykaski, który przecież trzeba było przewieźć przez Atlantyk, lub inną drogą morską Anglia, mająca być wygłodzoną na skutek braku transportów morskich, jak to ostatnio podała prasa niemiecka, nie stosuje dotychczas mąki ziemniaczanej w chlebie, mimo, że ziemniaki ma własne, a zboże w przeważającej mierze musi sprowadzać z za oceanu.

Wniosek stąd: albo alianci mają tak dużą flotę transportową że zatopienie, nawet miliona ton miesięcznie, nie stanowi dla nich przeszkody w akcji militarnej na szeroką skalę, albo cyfry zatopień, podawane przez propagandę niemiecką są fałszywe

Bardzo pouczającym dla nas dokumentem wiarogodności propagandy niemieckiej, odnośnie zatopionego tonażu, mogą być cyfry podawane w noworocznych numerach (dla przykładu) „Nowego Kuriera Warszawskiego" i organu Goebbelsa „Das Reich". Perwszy pisze dosłownie: — „U progu Nowego Roku dowiedzieliśmy się o fantastycznych wprost wynikach wojny mor-

skiej: cyfra zatoponego przez marynarkę niemiecką handlowego tonażu nieprzyjacielskiego, która wynosiła w dniu 1 stycznia 1942 14.7 miliona wzrosła na 1 stycznia 1943 do liczby 23.6 milionów. Jeśli dodamy do niej 2.4 miliona ton, które padły ofiarą japońskich sił morskich oraz 1.4 miliona zatopionego przez Włochów, to zawrotny rezultat 27.4 milionów ton, w którym niemieckie łodzie podwodne partycypują imponującą cyfrą 14 milionów ton, stanowi nieomal jedną połowę ogólnoświatowego tonażu handlowego w chwili wybuchu wojny". Drugi t.j. organ Goebbelsa pisze (w tłumaczeniu dosłownym): „Trzy lata drugiej wojny podwodnej leżą za nami. W tym czasie niemieckie łodzie podwodne zatopiły około 2 tysiące statków handlowych o łącznej pojemności 12 milionów tRBr.".

Z powyższego widzimy, że warszawski sługus zatopił o dwa miliony ton więcej niż sam Goebels, a przecież ten jest chyba lepiej poinformowany, nasępnie „N.W.K." nie zadaje sobie trudu, aby wytłumaczyć w jaki sposób zatopione zostały 9,4 milionów ton przez niemieckie okręty nawodne, bo tak dużo im przypisuje po odliczeniu cyfr japońskich, włoskich i łodzi podwodnych. Nie jest przecież tajemnicą, że niemieckie okręty nawodne chowają się na Bałtyku i we fiordach norweskich, ale na morzach rzadko je można spotkać; podobnie dalekodystansowe samoloty niemieckie nikły tylko mają udział w zatopieniach alianckiego tonażu. Pozostają miny: ale i te nie robią tak dużego spustoszenia, gdyż niewątpliwie dowiedzieliśmy się coś o tym z prasy niemieckiej, a o tym naogół głucho Organ Goebbelsa przezornie, ani w numerze noworocznym, ani w innych swych enuncjacjach, żadnych cyfr odmiennych, odnośnie zatopień alianckiego tonażu handlowego nie podawał:

Wniosek stąd: że w swym zakłamaniu i chęci udowodnienia, że oprócz „woli zwycięstwa" Rzesza Niemiecka ma jeszcze inne realniejsze atuty, propaganda niemiecka, a szczególniej jej sługus, rzucają cyfry zatopień w dużej mierze z palca wyssane i w dodatku między sobą nieuzgodnione.

(dok. nast.)

TZ
WW